

1980 ஜூலை 23]

இலணப்பு II

[547ம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

கோரிக்கை எண் 40 மற்றும் 53.

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணி மற்றும் கப்பல் போக்குவரத்து
கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு
1980-81.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் வளர்ச்சி

தமிழ்நாட்டில் சென்னை மாநகரில் பேருந்துப் போக்கு வரத்துப் பணியினை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் முதன் முதலில் 1947-ல் கொண்டு வரப்பட்டது. நாட்டுடைமையாக்கப் பட்ட போக்குவரத்தின் நிறுவன அமைப்பு போக்குவரத்து ஆணையாளரின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்தது. இவர் 1955 முதல் சில ஆண்டுகளுக்கு இவ்விரு துறைகளின் பொறுப்பையும் கவனித்து வந்தார். அதற்குப் பிறகு, மாநிலப் போக்குவரத்துத்துறை என்ற புதிய துறை உருவாக்கப்பட்டது.

2. 1959இல் 120 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள வழித் தடங்களில் விரைவுப் பேருந்துகளை அரசே இயக்குவது என முடிவு எடுக்கப்பட்டது. பிறகு, 1967இல் அரசு கீழ்க்கண்டவாறு முடிவெடுத்தது:—

(1) சாதாரண, விரைவுப் பேருந்துப்பணி இரண்டிலும் 75 மைல்களும் (120 கி. மீ.) அதற்கு மேலும் உள்ள அனைத்து வழித் தடங்களும்;

(2) சென்னையிலிருந்து புறப்படும் அல்லது சென்னையோடு முடியும் அனைத்து வழித்தடங்களும் (எவ்வளவு தூரமானாலும்).

மற்றும்

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து புறப்படுகின்ற அம்மாவட்டத்தில் முடிவடைகின்ற வழித் தடங்கள் உட்பட அம்மாவட்டத்தில் உள்ள எல்லா வழித்தடங்களும் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட வேண்டும்.

3. நாட்டில் உள்ள மற்ற அமைப்புகளோடு ஒப்பிட்டு தமிழ்நாடு மாநிலப் போக்குவரத்துத் துறையின் செயல் திறன் மற்றும் ஆதாயம் ஈட்டும் திறன் ஆகியவற்றை ஆராய்ந்த பிறகு, கம்பெனிகள் சட்டத்தின்படி போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைத்தால், பேருந்துகள் தன்னாட்சி உரிமையோடு திறம்படச் செயல்பட்டு நல்ல பலன் கிடைக்கும் என அரசு தீர்மானித்தது.

[1980 ஜூலை 23]

அவ்வாறே 1971இல் முதல் நிறுவனமாக சென்னைப் பெருநகர்பகுதி மற்றும் செங்கல்பட்டு மாவட்டப் பகுதிகளை வரம்பாகக் கொண்டு பேருந்துகளை இயக்க பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தை அரசு நிறுவியது.

4. 1967இல் ஏற்படுத்திய நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தோடு, பெரிய அளவில் பேருந்துகளை இயக்கும் தனியார் நிறுவனத்தினரிடமிருந்து பேருந்துகளை கையகப்படுத்தி அரசே ஏற்று நடத்த விரும்பியது. அவ்வாறே தமிழ்நாடு 1971ஆம் ஆண்டு தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின்படி 50 உரிமங்களுக்கு கூடுதலாகவுள்ள தனியார் பேருந்து அதிபர்களிடமிருந்து வாகனங்களும் பிற சொத்துக்களும் கையகப்படுத்தப்பட்டன. அவ்வகையில் மதுரை, திருவாளர்கள் சதர்ன் ரோட்வேஸ் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 346 பேருந்துகளும், பொள்ளாச்சி ஆனைமலைஸ் பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் பிரைவேட் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 110 பேருந்துகளும், கும்பகோணத்தில் இருந்த மூன்று நிறுவனங்களான சத்திவிலாஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 50 பேருந்துகளும், ராமன் அண்ட் ராமன் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 180 பேருந்துகளும், ராமஸ்லாஸ் லிமிடெட் நிறுவனத்திடமிருந்து 65 பேருந்துகளும் கையகப்படுத்தப்பட்டன. மாறுபட்ட பேருந்துகளின் இயக்கப்பணி மற்றும் பணியாளர் நிலை ஆகியவற்றைக் கருதிப்பார்த்து, தனியார் துறையினரிடமிருந்து கையகப்படுத்தப்பட்ட பேருந்துகளைக்கொண்டு முறையே மதுரை, பொள்ளாச்சி, மற்றும் கும்பகோணம் ஆகிய இடங்களைத் தலைமை இடங்களாகக் கொண்டு தனிப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அமைக்க அரசு நினைத்தது; பூகோள ரீதியில் கச்சிதமாகப் பேருந்துகளை இயக்கத் தேவைப்படும் பரப்பளவைக் கணக்கில் கொண்டு ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகமும் இரண்டு அல்லது மூன்று மாவட்டங்களில் பேருந்துகளை இயக்கி வந்தன. அவையாவன: கோயம்புத்தூர் மற்றும் நீலகிரி மாவட்டத்திலுள்ள சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம்; திருச்சிராப்பள்ளி (1972 ஆம் ஆண்டில் புதுக்கோட்டை உட்பட) மதுரை, இராமநாதபுரம் மற்றும் திருநெல்வேலி மாவட்டங்களிலுள்ள பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகம். தென்னார்க்காடு மற்றும் தஞ்சாவூர் மாவட்டங்களிலுள்ள சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக்கழகம் பேருந்துகளை இயக்கி வந்தன. பிறகு சேரன் போக்குவரத்துக்கழகத்தின் தலைமை இடம், பேருந்து இயக்கத்தை உத்தேசித்து கோயம்புத்தூருக்கு மாற்றப்பட்டது. வட ஆற்காடு, சேலம், தர்மபுரி ஆகிய மாவட்டங்களில் பேருந்துகளை இயக்கப் 1973 ஆம் ஆண்டில் அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகம் நிறுவப்பட்டது. திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் இயங்கிவந்த பாண்டியன் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகத்திடமிருந்து சில தடங்களையும் பேருந்துகளையும் எடுத்துக் கொண்டு முழுவதும் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட கன்னியாகுமரி,

1980 ஜூலை 23]

மற்றும் திருநெல்வேலி ஆகிய மாவட்டங்களில் பேருந்துகளை இயக்கிட கட்ட பொம்மன் போக்குவரத்துக்கழகம் 1974இல் நிறுவப்பட்டது. 1975 சனவரித் திங்களில் புறநகர்ப் பகுதிகளுக் கென்று கடைசியாக தென்னார்க்காடு, வட ஆர்க்காடு மாவட்டங் களிலுள்ள, சில நாட்டுடைமை வழித்தடங்களை சோழன் சாலைப் போக்கு வரத்துக் கழகத்திடமிருந்தும், அண்ணா போக்குவரத்துக் கழகத் திடமிருந்தும், பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகத்திட மிருந்தும் எடுத்துக்கொண்டு தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகம் தொடங்கப்பெற்றது. முன்னாளைய தமிழ்நாடு மாநிலம் போக்குவரத்துத்துறையின் விரைவுப் பேருந்துப் பணியை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் புதிதாக அமைக்கப்பட்ட விரைவுப் பேருந்துப் பிரிவுக்கு மாற்றியபோது மாநிலப் போக்கு வரத்துத் துறையைத் தனித்தியங்கும் சட்ட முறையில் அமைந்த நிறுவனமாக மாற்றும் செயல் 1975 செப்டம்பர் திங்களில் நிறைவு பெற்றது. இப்பிரிவு திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக் கழகம் என்ற தனி நிறுவனமாக 1-4-1980 முதல் அமைக்கப் பெற்றது. இவ்வாறாக இம்மாநிலத்தில் பயணிகள் போக்கு வரத்து நிறுவனங்கள் எட்டு (8) இருந்து வருகின்றன.

பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குதலின் சதவீதம் 1967-68 ஆம் ஆண்டில் 24 சதவீதம் ஆக இருந்தது 12 ஆண்டு காலத்தில் (1979-80 ஆம் ஆண்டில்) 56 ஆக உயர்ந்துள்ளது.

ஆண்டு.	பொதுத்துறைப் பேருந்துகள்.	மாநிலத்தில் உள்ள மொத்தப் பேருந்துகள்.	பேருந்துகள் நாட்டுடைமை யாக்குதலின் சதவிகிதம்
(1)	(2)	(3)	(4)
1967-68	1,731	7,225	24.0
1968-69	1,946	7,640	25.5
1969-70	1,975	7,846	25.2
1970-71	2,087	8,192	25.5
1971-72	2,247	8,448	26.6
1972-73	3,552	8,928	39.7
1973-74	4,161	9,497	44.0
1974-75	4,252	9,100	46.7
1975-76	4,400	9,225	47.7
1976-77	4,936	9,538	51.8
1977-78	5,118	9,654	53.0
1978-79	5,482	10,229	53.6
1979-80	6,402	11,434	56.0

[1980 ஜூலை 23]

பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை :

6. பொதுப் போக்குவரத்து, அரசின் உடமையாக இருப்பதோடு அதனை அரசே நிர்வகிக்கவேண்டுமென்பது அரசால் ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்ட கொள்கையாகத் தொடர்ந்து இருந்து வருகிறது.

பேருந்து வழித்தடத்தை நாட்டுடைமையாக்குவதில் நமது அணுகுமுறை ஆக்க பூர்வமானது முக்கியமாகப். பெருகிவரும் கோடிக்கணக்கான கிராமப்புற மக்கள் தொகைக்குப் போக்குவரத்து வசதிகளை ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதை முக்கிய நோக்கமாகக் கொண்டதாகும். நெடுஞ்சாலைகளிலும் நிலையான போக்குவரத்துப் பணிகளை வழித்தடங்களுக்கான உரிமை பெற்று நடத்தி வருகின்ற இப்போதுள்ள பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குப் பதிலாக அங்கு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைச் சேர்ந்த பேருந்துகளை விடுவதனால் மட்டுமே பொதுமக்களின் தன்மைகள் கணிசமாக நிறைவு பெற்றுவிட்டது என்று கருதுவதற்கில்லை. எனவே, இதுவரையில் போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படாத அல்லது போதுமான அளவுக்குப் போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படாத இடங்களுக்குப் போதிய போக்குவரத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்ற நோக்கத்தை எய்திட மாநிலம் முழுவதும் அறிவியல் முறையில் விரிவானதொரு ஆய்வு நடத்தப்பெற்று அதன் முடிவுகள் கணக்கீட்டுப்பொறியின் மூலமாக அலசி ஆராய்ந்து முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளன. இம்மாநிலத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்ட கணக்கெடுப்புப்படி 12,239 கிராம ஊராட்சிகளில் 8,034 கிராம ஊராட்சிகளுக்கு ஏற்கெனவே பேருந்து வசதி செய்யப்பட்டுள்ளன என்றும் எஞ்சியுள்ள 4,205 கிராம ஊராட்சிகளுள் 968 கிராம ஊராட்சிகளில் போக்குவரத்திற்குரிய சாலைகள் பேருந்து போக்குவரத்திற்கு ஏற்றவையாக உள்ளன. 476 புதிய வழித்தடங்களுக்கான திட்டங்களும், தற்போதுள்ள வழித்தடங்களை மாற்றியமைக்கவும் இந்த வகையில் 968 கிராம ஊராட்சிகளை இணைத்து 18 இலட்ச மக்கள் பயனடையவும் திட்டம் வகுக்கப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டங்களின் செயற்பாடு பல்வேறு நிலைகளில் உள்ளன. எஞ்சிய 3,237 ஊராட்சிகளையும் இணைப்பதற்கு ரூ. 100 கோடிகள் செலவில் இணைப்புச் சாலைகளை மேம்படுத்த வேண்டியுள்ளது. அதற்காகத் தேவைப்படும் நிதி பல்வேறு வழிகளில் திரட்டப்பட்டு வருகிறது. பெட்ரோலியப் பொருட்களின் விலை உயர்வை கருத்தில் கொண்டு போக்குவரத்து வழித்தடங்களை முழு அளவில் நாட்டுமையாக்கும் வரை இன்னும் சில காலத்திற்கு பொதுத் துறையும் தனியார் துறையும் பேருந்துகளை இயக்கும் பரப்பு எல்லைகளை வரையறுத்து போட்டியைத் தவிர்க்கலாம்.

1980 ஜூலை 23]

பயனிகள் போக்குவரத்துக்கழகங்கள் :

7. திறமையுடனும், ஒருங்கிணைந்த முறையிலும், சிக்கனமாகவும் பயனிகளின் வசதிகளை முக்கியமாகக் கருத்தில் கொண்டும் பேருந்துகளை இயக்குவது இம்மாநிலத்திலுள்ள எட்டு போக்குவரத்துக் கழகங்களின் பொறுப்பாக இருந்து வருகிறது. கம்பெனிகள் சட்டத்தின்கீழ் அமைக்கப்பட்ட இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் உறுதியான வாணிப குறிக் கோளுடன் 6 சதவிகித நியாயமான ஆதாயத்தை ஈட்டுமளவுக்கு செயல்பட்டு வருகின்றன.

8. 1979-80 ஆம் ஆண்டின்போது இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ரூ. 26 கோடி செலவில் 1,321 புதிய பேருந்துகளை சாலையில் விட்டன. அதில் 601 பேருந்துகள் பழைய பேருந்துகளுக்குப் பதிலாகவும், 720 கூடுதலாகவிடப்பட்ட புதிய பேருந்துகளாகவும் உள்ளன, இவை சுமார் 32 லட்சம் மக்கள் தொகை உடைய 1,395 கிராமங்களை இணைக்கின்றன. மிகவும் உட்பகுதியிலுள்ள கிராமங்களுக்கும் வசதி அளிக்கும் பொருட்டு 20 சிறிய பேருந்துகள் விடப்பட்டன. இப்புதிய வழித்தடங்களால், கழகங்களுக்கு வருவாய் இழப்பு ஏற்பட்டாலும் கிராமப் பகுதிகளுக்கு பேருந்து வசதி செய்தல் வேண்டுமென்ற சமுதாய நல குறிக் கோளுடன் தொடர்ந்து அவ்வழித்தடங்களில் பேருந்துகள் விடப்படுகின்றன. இன்றைய தேதிவரை போக்குவரத்துக்கழகங்களால் இயக்கப்பெறும் 5,860 பேருந்துசேவைகளுள் 3,100 ஆதாயமின்றி இருக்கின்றன.

9. இரு ஆண்டுகளாகத் தொடர்ந்து ஏற்பட்ட புயல், வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்பட்டபோதிலும் பேருந்துகளின் அடிச்சட்டம், உதிரி பாகங்கள், எரி எண்ணெய் முதலியவற்றின் விலையேற்றம் ஏற்பட்ட போதிலும், இப்போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 1978-79 இல் ரூ. 8.00 கோடியும் 1979-80இல் 6.5 கோடியும் (மோட்டார் வாகன வரிகள் மீதான கூடுதல் சர்சார்ஜ் விதிக்கப்படுமுன்) சிக்கனம் மற்றும் சிறந்த நிர்வாகத்தினால் செயல்பட்டு எல்லாத்துறைகளிலும் ஆதாயத்தை ஈட்டின.

10. இவை மாநிலக் கருவூலத்திற்கு பொதுவாக நிதியளித்ததுடன் மோட்டார் வாகன வரி மீதான கூடுதல் சர்சார்ஜ் ஆக 1978-79 இல் ரூ. 695 இலட்சத்தையும் 1979-80 இல் ரூ. 1,096 இலட்சத்தையும் கட்டின.

பயனிகளுக்கு வசதிகள் :

11. 1978-79இல் 402-ம், 1979-80இல் 285-ம் பேருந்து நிற்பிடக் கொட்டகைகள் கட்டப்பட்டன.

12. சென்னையிலிருந்து திருவனந்தபுரம், பெங்களூர், நாகப்பட்டினம், தஞ்சாவூர் ஆகிய இடங்களுக்கு குளிர்தாது வசதியுடைய பேருந்துகள் விடப்பட்டன. இத்துடன் 40 “சூப்பர் டீலக்ஸ்” பேருந்துகளும் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

[1980 ஜூலை 23]

13. அரசு போக்குவரத்து நிறுவனப் பேருந்துகளில் புற்று நோயாளிகள் மருத்துவ சிகிச்சை பெறுவதற்காகப் பயணம் செய்யும்போது கட்டணச் சலுகை அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. சென்னை நகரில் பார்வை வழந்தோர் கட்டணமின்றிப் பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. மற்ற நகர்புறங்களிலும் மருத்துவமனை, தொழிற்சாலை மற்றும் பள்ளிக்கூடங்கள் ஆகியவற்றிற்கு கட்டணமில்லாமல் பயணம் செய்ய அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது. கிராமப் பகுதியில் உள்ள பள்ளி, கல்லூரி மாணவர்களுக்கு 33 1/3 சதவீதம் பயணக் கட்டண சலுகை அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

14. தமிழ்நாட்டில் நடைபெறும் பல்வேறு பொருட்காட்சிகள் திருவிழாக்களையொட்டி மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தனி ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. போக்குவரத்து நெரிசலை தவிர்க்கும் பொருட்டு போதிய அளவில் கூடுதல் தனி பேருந்துகள் இயக்கப்படுகின்றன. போக்குவரத்து ஒழுங்காகவும், சீராகவும் நடைபெற ஏற்பாடுகள் செய்யப்படுகின்றன. பயணிகளின் வசதிக்காக தேவையான இடங்களிலெல்லாம் பந்தல்கள் போடப்படுகின்றன. குடிநீர் வசதிகளும், கழிப்பிட வசதிகளும் செய்து தரப்படுகின்றன. 1980 பிப்ரவரி—மார்ச்சுத் திங்களிலும் புகோணத்தில் நடைபெற்ற மகாமகம் திருவிழாவின்போது யாத்திரிகர்களின் நெரிசலை தவிர்க்க எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் ஒன்றுபட்டு அவ்வப்போது கூட்ட நெரிசல் ஏற்படாமல் பார்த்துக்கொண்டன.

15. பயணம் செய்யும், பொதுமக்களின் வசதிக்காக 10 நாட்களுக்கு முன்னதாகவே இட ஒதுக்கீடுக்காக பதிவு செய்து கொண்டு பயணம் செய்ய திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக்கழகம் எல்லாப் பெரிய பேருந்து நிலையங்களிலும், பேருந்து போக்குவரத்து இறுதி முனைகளிலும் வகை செய்துள்ளது. இதோடு ஒதுக்கீட்டு முறையை அடிப்படையாகக் கொண்டு இடஒதுக்கீடுகள் செய்வது ஒதுக்கீட்டு அளவுக்கு அதிகமாக முக்கிய பயண இடைப்பட்ட இடங்களில் செய்யப்படுகிறது.

16. கழிப்பிட வசதியுடன் கூடிய பயணிகள் காத்திருக்குமிடங்களையும் சென்னை, திண்டிவனம், தஞ்சாவூர், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோயில், சேலம், கோயம்புத்தூர், கிருஷ்ணகிரி, வேலூர் போன்ற முக்கிய பெரிய பேருந்து நிலையங்களில் திருவள்ளூர் போக்குவரத்துக்கழகம் பராமரித்து வருகிறது. சென்னை, கோயம்புத்தூர், வேலூர், சேலம், திண்டிவனம், திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை ஆகிய ஊர்களில் உள்ள பேருந்து நிலையங்களில் சிற்றுண்டி நிலைய வசதிகளும் இருந்து வருகின்றன. திருச்சிராப்பள்ளி, மதுரை, நாகர்கோயில், கோயம்புத்தூர், சேலம், தஞ்சாவூர், சென்னை ஆகிய இடங்களில் பயணிகளுக்கென்று ஓய்வறை மற்றும் பயணப் பொருட்களின்

1980 ஜூலை 23]

காப்பறை ஆகிய வசதிகளும் உள்ளன. சென்னைக்கு பயணிகள் ஒரே குழுவினர்களாக வருகை தரும்போது அவர்களுக்கென்று பயன்படக்கூடிய வகையில் படுக்கை வசதியுடன் கூடிய அறைகளும் உள்ளன.

விபத்துகளைத் தடுத்தல்:

17. விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதற்கும், தக்க பாதுகாப்புடன் பேருந்துகளை ஓட்டுவதற்கும், மாநிலப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் பெருமளவில் நடவடிக்கை எடுத்துள்ளன.

18. நகரப் பேருந்துகளைத்தவிர, பிற எல்லாப் பேருந்துகளிலும் வேகக்கட்டுப்பாட்டைப் பதிவு செய்யும் கருவியைப் பொருத்துவதென முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. வேகம் பதிவு செய்யும் கருவியைக்கொண்டு பேருந்தின் அதிவேகத்தை கட்டுப்படுத்துவதோடு, அனுமதியளிக்கப்படாத இடங்களில் ஓட்டுநர்கள் பேருந்தை நிறுத்துகின்ற பழக்கமும் கண்காணிக்கப்படும்,

19. விபத்து இல்லாமல் பேருந்தை நல்லமுறையில் ஓட்ட வேண்டும் என்ற உணர்வை ஓட்டுநர்களின் மனதில் தோற்றுவிக்கும் பொருட்டு விபத்தின்றி ஓட்டுவதற்கான ஓட்டுநர்களுக்குப் பரிசளிக்கும் திட்டம் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நடைமுறையில் உள்ளது. இது நல்ல வரவேற்பை பெற்றுள்ளது. திருத்தியமைக்கப்பட்ட திட்டத்தின்படி, விபத்து இல்லாமல் ஓராண்டு பேருந்தை ஓட்டுபவருக்கு ரூ. 100 பரிசாக அளிக்கப்படுகிறது. அடுத்த ஒவ்வொரு விபத்தில்லா ஆண்டிற்கும் ரூபாய் 25 அதிகப் படியாக வழங்கப்படுவதால், பரிசுத்தொகை கூடுதலாகக் கிடைப்பதுடன் ஓட்டுநர்கள் பேருந்துகளை விபத்தின்றி ஓட்டும் காலமும் அதிகரிக்கிறது.

பேருந்துகளை தொடர்ந்து விபத்தில்லாமல் பரிசுத்தொகை ஓட்டுகின்ற ஆண்டுகளின் எண்ணிக்கை. (ரூபாயில்).

1 ஆண்டு	100
2 ஆண்டுகள்	125
3 ஆண்டுகள்	150
4 ஆண்டுகள்	175
30 ஆண்டுகள்	3,000

20. பெரும்பாலான விபத்துக்கள் தவறாக வாகனங்களை ஓட்டுநர்கள் ஓட்டுவதால் ஏற்படுகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்கு பயிற்சியளிக்க முறையான பள்ளி ஏதும் இல்லாததால் லாரிகளை ஓட்டக் கற்றுக்கொண்டவர்களை அந்த மாதிரி கனரக வாகனங்களை ஓட்டுவதில் அவர்களுக்குள்ள அனுபவத்தை வைத்துப் பேருந்துகளில் ஓட்டுநர்களாக நியமிக்கப்பட்டு

[1980 ஜூலை 23]

வந்தனர். இந்த ஓட்டுநர்கள் அவர்கள் முன்பு 'டிரக்' ஓட்டியபோது உண்டான பழக்கங்களுடன் பேருந்தை ஓட்டுகின்றனர். சிறந்த ஓட்டுநர்களை உருவாக்கும் எண்ணத்துடன் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனத்தின் ஆதரவின் கீழ் ஓட்டுநர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கும் திட்டம் ஒன்று கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத் திட்டத்தின்படி தேவையான உடற்கட்டும் பள்ளியிறுதித் தேர்வுக் கல்வித்தகுதியும் பெற்றுள்ளவர்களும் வாகனங்களை ஓட்டத் தெரியாதவர்களுமான இளைஞர்கள் தெரிந்தெடுக்கப்பட்டு 32 வாரங்களுக்கு, சாதாரண, கனரக வாகனங்களை ஓட்டுதல், மோட்டார் இயந்திரவியல், பொது மக்கள் தொடர்பு, முதலுதவி ஆகியவற்றில் அவர்களுக்குத் தேவையான பயிற்சியளிக்கப்படும். இந்தப் பயிற்சிக்குப் பிறகு இவர்களை மாநிலப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் வேலையில் சேர்த்துக்கொள்வதுபற்றி பரிசீலிக்கப்படும். தாயகம் திரும்பியவர்க்கும், உள்ளூர் மக்களுக்கும் பயிற்சி அளிப்பதற்காக கும்மிடிப்பூண்டியில் உள்ள கனரக வாகன இயந்திரக் கம்மியர் ஓட்டுநர் பயிற்சி நிலையத்தைச் சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் எடுத்துக் கொண்டுள்ளது.

21. விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு உடனடியாக நிவாரணம் அளிக்கும் வகையில், இறந்தவர்களுக்கு ரூபாய் ஆயிரமும், காயம் அடைந்தவர்களுக்கு எந்த அளவுக்குக் காயம் அடைந்துள்ளனர் என்பதை வைத்துத் தொகையளிக்கும் திட்டம் கொண்டு வரப்பட்டுள்ளது. இத்திட்டத்திற்கு முதலமைச்சர் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து நிதி உதவி அளிக்கப்படுகிறது. இத்திட்டம் போக்குவரத்து ஆணையாளரால் கோட்ட ஆட்சியாளர்கள் மூலமாக நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகிறது.

தொழிலாளர் நல நடவடிக்கைகள் :

22. தங்களது மேலான வாடிக்கையாளர்களுக்குப் பணி செய்வதுடன், போக்குவரத்துக்கழகங்கள் தொழிலாளர் நலனிலும் அதிக அக்கறை காட்டுகின்றன.

23. எல்லாக் கழகங்களிலும் செயலிலுள்ள “நீண்ட கால சம்பளத்திட்டம்”, பல்வேறு கழகங்களுக்கு இடையே ஒரே மாதிரியான சம்பள அமைப்பு, அகவிலைப்படி, விடுப்பு விதிகள் மருத்துவ வசதிகள், முதலியன இருப்பதற்கு வகை செய்கின்றது இத்திட்டம் மாநில போக்குவரத்துக் கழகங்களில் இதற்கு முன்னிருந்த பல்வேறு சம்பள நிலைகளைச் சீரமைத்துள்ளது. தொழிலாளர்களின் தகுதி, அனுபவம் ஆகியவற்றின் அடிப்படையில் பல்வேறு நிலைகளில் தற்போதுள்ள சம்பள வீதங்களுக்குப் பொருந்துமாறு வகைசெய்கிறது.

1980 ஜூலை 23]

இத் திட்டம் பணி உயர்வுக்குப் போதிய வாய்ப்பு இன்றி தொழிலாளர்கள் மனச்சோர்வு அடையாமல் இருக்க வகை செய்கிறது. இத் திட்டத்தின் கீழ் 30 ஆண்டுகள் பணி செய்த தொழிலாளர் தன்னுடைய பணியைத் திறமையாகவும் நிறைவுள்ள முறையிலும் செய்திருந்தால், பணிக்காலம் முழுவதும் படிப்படியாக ஊதிய உயர்வு பெற்று குறிப்பிட்ட பதவிக்கு உயர் வாய்ப்பு உள்ளது. இதே போன்ற திட்டத்தை அரசுப் பணியாளர்களுக்கும் கொண்டு வருவதற்காக மூன்றாவது ஊதியக்குழு இதனைக் கருத்திற்கொண்டது.

24. பணி நிலைமைகள், அதாவது அகவிலைப்படி, வீட்டு வாடகைப் படி, விடுப்பு, மருத்துவ வசதிகள் போன்றவையெல்லாம் அனைத்துக் கழகங்களிலும் ஒரே மாதிரியாக இருக்குமாறு செய்யப்பட்டுள்ளது.

25. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர் அனைவரும் பயன்பெறத் தக்க வகையில் தகுந்த ஊக்கத் திட்டங்கள் நடைமுறையில் உள்ளன. இவை கீழ்க் கண்ட நோக்கங்களை அடைவதற்காக உள்ளன:—

(அ) பணியாளர் அதிகச் சம்பளம் ஈட்டுவதற்கு வாய்ப்பளித்தல்.

(ஆ) அரசுப் போக்குவரத்துப் பணியாளர்கள் தங்களின் நன்னடத்தைச் சார்ந்த சிறந்த பணியின் மூலம் பொது மக்களுக்கு நன்மை செய்தல்.

(இ) தொழிலாளர்களின் வேலை திறத்தை உயர்த்தி அதிக ஆதாயம், குறைந்தசெலவு ஆகியவற்றின் மூலம் கழகங்கள் பயன்பெறுதல்.

26. நீண்டகால சம்பளத் திட்டமும் ஒரே மாதிரியான ஊக்க ஊதியத் திட்டங்களும் நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்துக் கழகங்களில் சீரான போட்டி மனப்பான்மை நிலவ உதவி செய்கின்றன. பணியாளர்களின் கடுமையான உழைப்பு அவர்களுக்கு அதிகமான வெகுமதியை அளிக்கிறது.

27. கலந்து பேசி ஒப்பந்தம் செய்து கொண்ட பிறகு, 1977ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் 1ஆம் நாள் முதல் எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மற்றும் பொறியியல் கழக பணியாளர்களுக்கு மாதம் ரூ. 27 தற்காலிகத் தொகையாக (Ad hoc Payment) அரசு வழங்கியது. 1978ஆம் ஆண்டு மே மாதம் செய்துகொள்ளப்பட்ட இறுதி ஒப்பந்தப்படி அடிப்படை சம்பளத்தில் மாதம் ஒன்றுக்கு ஒட்டுநர்களுக்கு ரூ. 15-ம் மற்ற எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கு ரூ. 10-ம் ஏற்கனவே கொடுத்த அகவிலைப்படியில் ரூ. 35-ம் உயர்த்திக் கொடுப்பதற்கும் அனுமதி வழங்கப்பட்டது. தற்காலிகத் தொகையாக வழங்கப்பட்ட ரூ. 27 இறுதி உடன்படிக்கையில் கிடைத்த தொகையில் சரிக்கட்டப்பட்டுள்ளது. இடையிடையே கிடைக்கும் சொற்ப ஆதாயங்களில்

[1980 ஜூலை 23]

ஏற்பட்ட உயர்வுகளைச் சேர்த்து ஒவ்வொரு போக்குவரத்துப் பணியாளர்களுக்குக் கிடைத்த மொத்த பலன் ரூ. 61 முதல் ரூ. 69 வரையாகும். 1978 ஆம் ஆண்டு சனவரி 1 ஆம் நாள் முதல் மருத்துவ விடுப்பு ஆண்டொன்றுக்கு 6 நாட்களிலிருந்து 8 நாட்களாக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. 1-1-1980 லிருந்து தற்செயல் விடுப்பு ஆண்டொன்றுக்கு 10 நாட்கள் சம்பளத்துடன் எல்லாப் பணியாளர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளது.

28. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் 51 இடங்களில் சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும், பொழுது போக்கு வசதிகளுடன் கூடிய ஓய்வு அறைகளையும் ஏற்படுத்தியுள்ளன. அனைத்துப் போக்குவரத்து கழகங்களின் நிர்வாகங்களும் மாநிலப் போக்குவரத்து கழகங்களை சார்ந்த தொழிலாளர்களின் பிள்ளைகள், பள்ளி அல்லது கல்லூரிக்குச் சென்று வர இலவச பயண அனுமதிச் சீட்டுக்களை வழங்கி வருகின்றன.

29. கழகம் தொடங்கப்பட்ட நாளன்று அல்லது அதற்கு பிறகு பணியிலிருக்கும் ஒரு தொழிலாளி இறந்துவிட்டால் அவருடைய குடும்பத்திற்கு நிவாரணம் அளிக்கும் பொருட்டு இறந்தவருடைய ஆதரவில் இருந்த ஒருவருக்கு, வேலை தேடித்தரும் அலுவலகத்தை அனுகாமலேயே, போக்குவரத்துக் கழகத்தில் உள்ள பதவி காலியிடத்தில் அவரது தகுதியைப் பொறுத்து அவரைச் சேர்த்துக் கொள்ள வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

30. அரசு மருத்துவமனைகளில் அரசுப் பணியாளர்களுக்கு அளிக்கப்படுவது போன்ற இலவச அக நோயாளி மருத்துவ வசதி போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்கும் கிடைக்க அரசு ஆணைகள் பிறப்பித்துள்ளது. இத் திட்டம் 1978 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1ஆம் நாள் முதல் நடைமுறைக்கு வந்தது.

31. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் அனைத்திலும் குடும்ப நல நிதித்திட்டம் கொண்டுவரப் பட்டுள்ளது. பெரும்பாலான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தொழிலாளர் நல அறக்கட்டளைகளை ஏற்படுத்தி தங்களுடைய அதிகப்படியான வருவாயிலிருந்து பெரும் பகுதியை அதற்கு ஒதுக்கியுள்ளன. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் இதற்காக ரூ. 7.3 இலட்சத்தை ஒதுக்கி முன்னோடியாகத் திகழ்கிறது. இந்த நிதி, தொழிலாளர்களின் குழந்தைகளுக்குப் புத்தகங்கள், நோட்டுப் புத்தகங்கள், எழுது பலகைகள், உதவித்தொகை முதலியன வழங்க பயன்படுத்தப்படுகிறது.

32. பெரும்பான்மையான போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு இயல்பான வட்டி வீதத்தில் எளிதான தவணைகளில் திரும்ப வசூலிக்கப்பெறும் வகையில் திருமண முன்பணம் அளிக்கின்றன.

1980 ஜூலை 23]

33. சேரன் போக்குவரத்துக்கழகம், சோழன் சாலைப் போக்குவரத்துக்கழகம், பாண்டியன் சாலை போக்குவரத்துக்கழகம் ஆகியவை தங்கள் பணியாளருக்கு அத்தியாவசியப் பண்டங்கள் கிடைப்பதற்குப் பணியாளர் கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகளுக்குச் சலுகை வட்டி வீதத்தில் நிதி உதவி அளித்துள்ளன. பல்வேறு கிளைகளில் பணிபுரியும் பணியாளருக்கு உணவு தானியங்கள் மற்றும் அத்தியாவசியப் பொருட்களை கூட்டுறவுப் பண்டக சாலைகள் மூலம் வழங்குவதற்காக, சேரன் மற்றும் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இயல் ஊர்திகளுக்கு (mobile vans) ஏற்பாடு செய்துள்ளன. பணியாளர்கள், நகர்ப்புற வீட்டு வசதி வளர்ச்சிக் கழகத்திடமிருந்து வீடு கட்டுவதற்காகக் கடனுதவி பெற்று “வீடு உமக்கே சொந்தம்” எனும் திட்டத்தின்கீழ் வீடுகளைக் கட்டிக் கொள்வதற்கு சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் உதவியுள்ளது. இக்கழகம் அதன் பணியாளர்களுக்கு வீடு கட்டுவதற்காக, வட்டியைக் குறைத்து அல்லது நிலங்களை மேம்பாடு செய்துகொடுத்து கணிசமான அளவிற்கு நிதி உதவி வழங்கியுள்ளது. ஏனைய கழகங்களும் தங்கள் பணியாளர்களுக்கு வீடு கட்டிக்கொடுக்க நடவடிக்கை எடுத்து வருகின்றன. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் உள்ள பணியாளர்கள் தங்கள் குடும்பத்தினருடன் (ஐவருக்கு மேற்படாதிருத்தல் வேண்டும்) ஆண்டிற்கொருமுறை மாநிலமெங்கும் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகப் பேருந்தில் இலவசமாகப் பயணம் செய்யலாம். இரவு நேர முறைப் பணியாற்றும் பணியாளர்களுக்கு இலவசமாகச் சிறுநண்டி வழங்கப்படுகிறது.

34. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்களது பணியாளர்களுக்கு முறையாக தைத்த சீருடைகளையும், காலணிகளையும் வழங்குகின்றன. போக்குவரத்து கழகப் பணியாளர்களுக்கு சீருடைகள் தைக்கும் பொருட்டு அப்போக்குவரத்து கழகப் பணியாளர்களின் குடும்பங்களிலுள்ள பெண்களைக் கொண்ட கூட்டுறவு தொழிலகங்களை ஏற்படுத்துவது குறித்து தொழில் வணிக இயக்குநருடன் கலந்தாலோசித்து பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் (பெருநகர்) பரிசீலித்து வருகிறது.

35. எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்களது ஓட்டுநர்களுக்கு வெப்பக்கதிர் வீச்சுத் தடுப்புக் கண்ணாடிகள்/குளுமைக் கண்ணாடிகள் வழங்கி வருகின்றன. ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு மேல் பணியிலிருக்கும் பணியாளர்களுக்கு மூக்குக்கண்ணாடி தேவைப் படி அவற்றை இலவசமாக பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் வழங்கி வருகிறது. பத்து ஆண்டுகளுக்கு மேல் பணிபுரிந்த பணியாளர்களுக்கு அவர்களது சேவையைப் பாராட்டும் வகையில் கைக்கெடிகாரங்களை இக்கழகம் பரிசளிக்கிறது. தங்களது பணியாளருக்கு இருக்க இடவசதி ஏற்படுத்திக் கொடுப்பதற்காக வீடு கட்டும் கூட்டுறவுச் சங்கம் ஒன்றையும் இப்போக்குவரத்துக் கழகம் அமைத்திருக்கிறது.

[1980 ஜூலை 23]

36. பணியாளர்களின் நலனுக்காக அவசர மருத்துவ ஊர்தி (Ambulance Van) ஒன்றை பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம் வாங்கியுள்ளது. முதல் ஊர்தி எவ்வாறு செயல்படுகிறது என்பதை கவனித்த பிறகு மற்றொரு ஊர்தி வாங்கப்படும்.

37. பணியாளர்களது நலனையே அரசு பெரிதெனக் கருதுகிறது. நல்ல வேலை நிலைமைகளையும், தொழிலாளர் கல்வியையும் அளிப்பதோடு மட்டுமல்லாமல் பணி இருப்புப் பயிற்சி கொடுப்பதற்கும் உரிய முக்கியத்துவம் கொடுக்கப்பட வேண்டும். அப்பொழுதுதான் நீண்ட கால சம்பளத் திட்டத்துடன் தொடங்கப் பெற்ற தொழில் திட்டத்தின் நோக்கம் நிறைவேறும்.

38. நடப்பு ஆண்டில் எல்லா போக்குவரத்துக் கழகங்களிலும் தொழிலமைதி நிலவி வந்தது. பணியாளர்களின் உண்மையான குறைகளை போக்குவரத்துக் கழகங்களும், அரசும் பரிவோடு கேட்டு உரிய நடவடிக்கைகளை எடுத்துள்ளன.

39. 1978-79 ஆம் ஆண்டுக்கு சுமார் 20 சதவீதம் ஊதியக் கொடை பல்லவன் (8.33 சதவீதம்) மற்றும் தந்தை பெரியார் போக்குவரத்துக் கழக (8.33 சதவீதம்) பணியாளர்களைத் தவிர மற்ற அனைத்துப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணியாளர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டது. வேலை நிறுத்தமில்லாமல் ஆற்றிய பணிகளுக்காகப் போக்குவரத்துக் கழகங்களில் தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட பணியாளர்களுக்குத் தனி வெகுமதியாக “எவர்-சில்வர்” பாத்திரங்களும் வழங்கப்பட்டன.

பொது :

40. போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை நடத்துவதிலுள்ள பிரச்சினைகள் குறித்து தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு அறிவுரை, தருவதற்காக, தமிழ்நாடு நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து ஆலோசனைக் குழுவை (Tamil Nadu Nationalised Transport Consultative Committee) அரசு மீண்டும் அமைத்துள்ளது. இக்குழு பல பயனுள்ள கருத்துக்களை எடுத்துக் கூறியது. அக்கருத்துக்கள் பல நிலைகளில் செயற்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. தற்போது ஒவ்வொரு பணிமனைக்கும் ஆலோசனைக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் ஓர் ஆலோசனைக்குழு அமைக்கப்படுகிறது.

41. அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் மக்களுக்கு முடிந்த அளவு குறைந்த கட்டணச் செலவில் பேருந்து வசதிகளை அளிப்பதோடு வியாபார ரீதியில் தனித்தியங்கக் கூடிய நிறுவனங்களாக இருக்க வேண்டிய இரு நோக்கங்களையும் நிறைவேற்ற வேண்டியுள்ளது. இம்மாநிலத்தின் சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் இந்நாட்டின் இதர மேம்பட்ட போக்குவரத்து நிறுவனங்களுடன் ஒப்பிடக்கூடிய நிலையில் தற்போது உள்ளன. நடப்பு

1980 ஜூலை 23]

ஆண்டில் எல்லாப் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் நிதி நிலைமை (Financial Performance) பொதுவாக மனநிறைவு அளிப்பதாக உள்ளது. போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பணியாளர்களின் ஒத்துழைப்போடு, தமது பணிகளை இன்னும் மேம்படுத்தி இனிவரும் ஆண்டுகளில் மாநிலத்தின் எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் மக்கள் சென்றுவர போக்குவரத்து வசதிகளை விரிவுபடுத்தும் என்று நம்புகின்றன.

மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனம் :

42. தமிழக அரசின் சுமார் 6,000 மோட்டார் வண்டிகளை நன்னிலையில் பராமரிக்கும் பொறுப்பு மோட்டார் வண்டிகள் பராமரிப்பு நிறுவனத்தினுடையது ஆகும். இந்நிறுவனம் 9 பட்டறைகளையும், இரண்டு பராமரிப்பு நிலையங்களையும் தன் கட்டுப்பாட்டில் வைத்துள்ளது. தருமபுரியில் ஒரு பட்டறை அமைக்கும் பணி விரைவில் முடியுமென எதிர்க்கப்படுகிறது.

43. வண்டிகள் உபயோகமற்றவை என ஒதுக்குவதற்கான நடவடிக்கையை எளிதாக்கவும் உபயோகமற்றவையென்று ஒதுக்கப் படவேண்டிய அரசு வண்டிகளை ஆய்வுசெய்து அது குறித்து முறையான நடவடிக்கையெடுக்கப் பரிந்துரை செய்ய மூன்று இயந்திர கம்மியர்கள் கொண்ட குழு ஒன்று ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

44. அரசுப்பட்டறைகள் பரவலாகத் தற்போது அமைந்திருப்பது போதுமானதாக இல்லாததால் 1979-80-ல் 68 தனியார் பட்டறைகளுக்கு வரையறுக்கப்பட்ட வழிமுறைகளின்படி, அங்கீகாரம் வழங்கப்பட்டுள்ளது. தனியார் பட்டறைகளையே சார்ந்திருப்பதைத் தவிர்க்கும் பொருட்டு ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் பட்டறை அமைக்க வேண்டும் என்று கருதி 1980-81 ஆண்டின் போது வேலூரில் ஒன்றும், புதுக்கோட்டையில் ஒன்றும் பட்டறை கட்ட உத்தேசிக்கப்படுகிறது. உதகமண்டலத்தில் ஒரு பணிமனை கட்டவும் உத்தேசிக்கப்பட்டு வருகிறது. தலைமைச் செயலக வாகன ஊர்திகளைப் பழுதுபார்க்க சென்னை பட்டினப் பாக்கத்தில் ஒரு பணிமனை தொடங்கக் கருதப்படுகிறது.